

Číslo 3, ročník XIII, listopad 2018

SOLAS VGM A NÁMOŘNÍ PŘEPRAVA: KOMPARATIVNÍ STUDIE A PRVOTNÍ VÝSLEDKY

THE SOLAS VGM AND MARITIME SHIPPING: COMPARATIVE STUDY AND ORIGINAL FINDINGS

Petr Kolář¹

Anotace: Mezinárodní námořní organizace přijala v roce 2014 novelizaci Mezinárodní úmluvy o ochraně lidského života na moři (Safety of Life at Sea Convention, SOLAS). Tato novelizace se týká povinnosti poskytnout skutečnou a verifikovanou hmotnost naloženého kontejneru před exportní nákládkou na loď (Verified Gross Mass, VGM). Povinnost VGM vstoupila v účinnost 1. července 2016, a to na území všech států, které Úmluvu z roku 1974 jako mezinárodně závaznou smlouvu svým podpisem stvrdily, kdy následovaly úpravy právního řádu na národní úrovni v oblasti procesních právních předpisů. Studie se zaměřuje na implementační proces VGM z pohledu relevantních tržních subjektů, při komparaci výstupů z dotazníkového šetření ve třech členských státech Evropské unie včetně realizovaných hloubkových rozhovorů se zástupci nalod'ovatelů, zasílatelů a rejdařů. Na základě studie vycházející z analýzy empirických primárních dat bylo možné identifikovat očekávané výzvy a náklady spojené s implementací VGM pro kontejnerizovaný export zboží, kterým v souvislosti s VGM nalod'ovatelé a zasílatelé čelí.

Klíčová slova: intermodální přeprava, kontejner, SOLAS VGM.

Summary: The International Maritime Organization (IMO) amended the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention, Chapter 6, Part A to include a condition that all full containers loaded onto a vessel for export require a certified weight confirmation titled verified gross mass (VGM) in 2014. The VGM requirement became effective in July 2016 for the IMO member countries that signed the SOLAS Convention of 1974 with leaving the details of its implementation at their national law domain. The paper briefly deals with the implementation process of VGM in selected European Union member countries while being improved by an initial review of trade press articles, followed by an survey among shippers, freight forwarders and ocean carriers. Based on the data, the paper identifies the expected challenges and costs related to the SOLAS VGM adoption for container exports that the companies have to face once doing business.

Key words: Intermodal Transport, Container, SOLAS VGM.

ÚVOD

Mezinárodní námořní organizace (International Maritime Organization, IMO) přijala v roce 2014 dodatek, resp. novelizovala Mezinárodní úmluvu o ochraně lidského života na moři (SOLAS), Kapitulu 6, Část A požadující ze strany nalod'ovatele potvrzení o skutečné celkové hmotnosti naloženého kontejneru před nákládkou na loď (VGM, IMO Rezoluce MSC.380(94),

¹ Ing. Petr Kolář, Ph.D. Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta podnikohospodářská, katedra logistiky, Nám. W. Churchilla 4, 130 67 Praha, Tel.: +420 224 098 758, E-mail: petr.kolar@vse.cz

(1). Nařízení VGM vstoupilo v účinnost pro všech 163 států, které původní Úmluvu z roku 1974 podepsaly, 1. července 2016. Z pohledu zavedení SOLAS VGM do praxe ale zůstala pravomoc na úrovni národního práva, ať už formou zákona nebo vládní vyhlášky. Přestože někteří autoři (2), (3), se problematikou zavádění nařízení SOLAS VGM do praxe již zabývali, a to pro např. na Novém Zélandu, v Hongkongu nebo ve Francii, problematika SOLAS VGM v rámci zavádění do praxe v různých členských státech Evropské unie (EU) zůstává oblastí, která si zaslouží z pohledu výzkumu nemalou pozornost (4).

Proto se v rámci článku majícího formu výstupu z výzkumného projektu autor zabývá procesem implementace SOLAS VGM ve třech odlišných členských státech EU, jmenovitě v České republice (ČR), Nizozemí a Rakousku.

Z pohledu struktury se článek nejdříve zaměřuje na krátkou, ale detailní charakteristiku SOLAS VGM, dále následuje obsahová analýza publikovaných odborných výstupů a popis metodologie dotazníkového šetření včetně jeho výsledků klasifikovaných do tří skupin. Nejdříve jsou identifikovány a analyzovány rozdíly mezi mírou očekávání pro jednotlivé identifikované typy problémů se zaváděním SOLAS VGM standardů. Následuje výstup dotazníkového šetření ilustrující rozdíly v očekávání důsledků mezi danými subjekty a státy související s novým nařízením. Článek uzavírá shrnutí obsahující identifikaci determinantů omezujících možnosti samotného výzkumu a možnosti budoucího rozšíření zkoumané oblasti.

1. ÚMLUVA SOLAS A VGM

Úmluva SOLAS je mezinárodně závazná smlouva, pramen mezinárodního práva. Kdy IMO plní funkci jejího depozitáře. Úmluva obsahuje ujednání týkající se minimálních požadavků v oblasti stavby, vybavení a provozu obchodních lodí za účelem zvýšení bezpečnosti při jejich nasazení, resp. provozu lodí (5). Současná pátá novelizace SOLAS je z roku 1974, podepsalo ji 163 států ze 172 členů IMO, a tyto zastupují 99,17 % celosvětové námořní tonáže obchodních lodí (6).

Potřeba celosvětové závazné verifikace hmotnosti naloženého kontejneru před jeho nakládkou na palubu nebo do podpalubí lodi realizující námořní plavbu začala nabývat na významu po sérii havárií, resp. škodních událostí v námořní přepravě (7) jako důsledků neuvedení skutečné (pravdivé) hmotnosti naloženého kontejneru. Dle řady odborníků a zástupců firemní praxe v námořní přepravě šlo o poměrně běžnou a celosvětově uplatňovanou praxi (8). Prezident Mezinárodní federace zaměstnanců v dopravě (International Transport Workers' Federation, ITF), Paddy Crumlin, uvedl, že výrazně nepřesně uváděná hmotnost je rejdařům reportována cca u 20 % naložených a přepravených rejdařských kontejnerů (9). Tento problém s sebou přinesl vznik řady rizik souvisejících s ohrožením života a bezpečnosti zaměstnanců, kteří se nakládky rejdařských kontejnerů, ať už ve vnitrozemí, nebo v přístavních terminálech aktivně účastní. Konkrétně šlo např. o problém nepřesného plánování při ukládání kontejnerů do podpalubí a na palubu lodi, kolaps stěn na sebe stohovaných kontejnerů na terminálu ve vnitrozemí, v přístavu nebo na palubě lodi, poškození konstrukce na lodi nebo jejího trupu, poškození šasi, finanční škody nebo úrazy a smrt pracovníků. Dle standardů SOLAS VGM může být verifikace hmotnosti kontejneru s nákladem determinována užitím jedné ze dvou metod (1).

První metoda požaduje převážení naloženého a zaplombovaného kontejneru pro export na kalibrované, certifikované váze. Druhá metoda pak připouští zvážení veškerého baleného nákladu, včetně palet, obalů, fixačního materiálu zvlášť a přičtení hmotnosti prázdného kontejneru, která je vyznačena na jeho dveřích (vratech). Druhá metoda zvážení musí proběhnout pouze při užití certifikovaného způsobu zvážení ze strany kompetentního, pověřeného subjektu v zemi, kde byl ukončen náklad kontejneru před vývozem. IMO doporučuje první metodu zejména pro celokontejnerové zásilky hromadných materiálu jako např. zrní nebo železný šrot. V případě aplikace druhé metody musí být užití váhy příslušně kalibrovány a certifikovány daným certifikačním úřadem/orgánem na národní úrovni. Proces kalkulace VGM v případě druhé metody musí být navíc certifikován pověřeným orgánem vlády členského státu IMO, který Úmluvu ratifikoval. Jinými slovy definice celé řady oblastí souvisejících s implementací VGM zůstala a stále zůstává na národních vládách, resp. na zákonodárném procesu na národní úrovni.

VGM musí mít formu dokumentu podepsaného osobou, která je k tomu oprávněna pověřením ze strany náloďovatele. Před nakládkou kontejneru na loď musí být daný dokument s VGM informací dán k dispozici rejdaři, a to buď ve formě tištěné, nebo elektronické. Samotné SOLAS VGM dle IMO nestanoví nejzazší datum pro zaslání VGM informace rejdaři. Na druhé straně a v různých státech, na různých terminálech si rejdaři na základě požadavků terminálových operátorů zpravidla toto datum stanoví sami tak, aby včas mohli vyhotovit přesný plán nakládky.

Členské státy IMO, které Úmluvu ratifikovaly, by měly vyžadovat dodržování SOLAS VGM s tím, že jeho porušení by mělo být předmětem sankcí definovaných na národní úrovni (1). V praxi toto vedlo k různému výkladu a interpretaci SOLAS VGM ze strany členských států. Například Ministerstvo pro infrastrukturu a prostředí Nizozemí (10) vydalo k SOLAS VGM vyhlášku, že dokumenty poskytnuté náloďovatelem rejdaři budou předmětem dalšího šetření jen v případě, dojde-li ke škodní události jako např. ztrátě kontejneru na moři nebo zhroucení stěn stohovaných kontejnerů na lodi nebo v přístavním terminálu. V Rakousku se příslušné orgány nejdříve domnívaly, že požadavky SOLAS VGM se státu netýkají, protože nemá na svém území námořní přístav a žádné námořní lodě nejsou registrovány pod rakouskou vlajkou. Následně ale Vláda Rakouska podnikla kroky, např. formou organizace mezinárodní kampaně ve spolupráci s Obchodní komorou Rakouska s tím, aby subjekty podnikající v oboru námořní přepravy s vazbou na mezinárodní obchod a zapojení do něj na rakouském území aplikovaly druhou metodu (11). V roce 2017 k novelizaci příslušné zákonné úpravy na národní úrovni (Seeschiffahrts-Erfüllungsgesetz (SSEG, BGBl. I č. 14/2017). Dokumentem, který upravuje procesně použití SOLAS VGM v ČR je Metodický pokyn Námořního úřadu Ministerstva dopravy ČR pro zjišťování hmotnosti kontejnerů určených k námořní přepravě 810/2016-130-NPL/1 (12). Ten odkazuje s vazbou na SOLAS VGM na Zákon č. 505/1990 Sb., resp., zákon o metrologii, které připouští u celkové hmotnosti kontejneru toleranci vůči skutečné hmotnosti $\pm 1\%$ u kontejnerů o celkové hmotnosti do 10 000 kg a $\pm 2\%$ u kontejnerů o celkové hmotnosti více než 10 000 kg.

Dle (1), je nutné SOLAS VGM standardy aplikovat ve státě, kde byl kontejner naložen, zaplombován, zvážen, nikoliv ve státě, kde se nachází námořní přístav, ze kterého daná loď

s kontejnerem na palubě či v podpalubí vyplouvá. Proto i pro vnitrozemské státy jako např. ČR nebo Rakousko (v případě exportních přeprav) bylo nutné legislativně stanovit jak způsob vážení kontejneru standardizovat, včetně sankcí za nedodržování pravidel. IMO nestanovila žádnou toleranci přesnosti vážení, to je v gesci národních států. Vedle již zmíněného standardu v ČR je např. v Rakousku a Nizozemí (stejně tak jako v případě Spojeného království, Singapuru, Hongkongu nebo Japonska) standard pro toleranci skutečné celkové hmotnosti kontejneru vůči deklarované SOLAS VGM hmotnosti ± 500 kg pro kontejnery o celkové hmotnosti do 10 000 kg (4). Belgie ($\pm 2\%$) nebo Dánsko (± 1 t pro první metodu a $\pm 5\%$ pro druhou metodu) stanovily toleranci přísněji.

Zde je nutné poznamenat, že doba mezi platností SOLAS VGM (listopad 2014) nařízení a jeho účinností (červenec 2016) byla velice krátká ve srovnání s jinými nařízeními IMO, kdy doba od jejich platnosti do účinnosti trvala historicky v průměru 3,1 roku (13).

2. LITERATURA, METODOLOGIE A DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Z důvodu novosti daného tématu z pohledu výzkumu a vysokého stupně jeho praktické roviny proběhla nejdříve strukturovaná recenze relevantní literatury jak z oblasti odborné vědecké literatury, tak i odborných zdrojů z oblasti trhu námořní přepravy s vazbou na SOLAS VGM.

Pro zdroje v angličtině byly využity databáze T&I ProQuest, EconLit (EBSCO), Factiva, a MarketLine Advantage. Hledaným termínem bylo “VGM SOLAS problems“, “VGM SOLAS implementation“, “verified gross mass SOLAS issues“ a “verified gross mass SOLAS regulation“. Celkem bylo nalezeno 71 relevantních článků v angličtině, 62 z nich publikováno ve zdroji Journal of Commerce, odborném časopise v USA, který se zaměřuje na téma přepravy a logistiky. Pro zdroje v němčině byly využity databáze Wiso.net a ISL SEABASE, kterou provozuje organizace Institut ekonomie námořní přepravy a logistiky v Brémách (Institute of Shipping Economics and Logistics Bremen, ISL). Mezi hledané termíny se řadilo “SOLAS“, “SOLAS VGM“, “Containergewicht“ a “Bruttogewicht SOLAS“. Celkem bylo nalezeno 35 odborných článků v němčině, z čehož připadlo 15 na zdroj Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ), německý čtrnáctideník zabývající se obchodem a logistikou, sedm článků pak pocházelo z časopisu Täglicher Hafenbericht (THB), hamburského deníku zabývajícího se tématem námořního obchodu a přepravy.

Následná obsahová analýza těchto 106 článků identifikovala hlavní očekávané výzvy související s implementací VGM: problém včasné distribuce VGM náloďovatelem rejdaři, pomalá a nekonzistentní reakce národních vlád s ohledem na VGM, kongesce v přístavech, nejasná a pozdní komunikace ohledně VGM ze strany IMO, finanční náklad související s nutností vystavit a poskytnout VGM informaci, problémy a narušení toku zboží a informací v rámci supply chain (dodavatelsko-odběratelských řetězcích, přepravních řetězcích a sítích, apod.), nedostatečná a nejasná legislativa na národní úrovni v oblasti procesního práva, nejasnosti ohledně výkladu certifikačních, resp. verifikačních standardů na terminálech, kde se realizuje zvážení kontejneru, nejasný výklad VGM a aplikace subjekty na trhu námořní, resp. intermodální přepravy kontejnerů, chybějící zdůvodnění a logika přijetí a implementace

SOLAS VGM ze strany IMO a nejasný výklad v souvislosti se změnou hmotnosti nákladu během jeho přepravy na základě jeho přirozené povahy.

Tabulka 1 ukazuje četnost výskytu klíčových slov s vazbou na problematické okruhy SOLAS VGM v daných zdrojích uvedených výše.

Tab. 1 – Četnost výskytu klíčových slov a problematických okruhů v odborných zdrojích s vazbou na SOLAS VGM

Očekávané problémy u VGM nařízení	Četnost
Reakce a komunikace národních orgánů	49
Neschopnost včasného poskytnutí VGM informace	40
Nedostatečná nebo nejasná legislativa - procesní právo	36
Nejasná a pozdní komunikace nařízení ze strany IMO	29
Kongesce v přístavech	27
Narušení plynulosti toku zboží a informací v supply chain	25
Finanční náklad související s vyhotovením VGM informace	23
Nejasnosti s vazbou na standardy (pře)vážení na terminálech v přístavu	23
Nedostatek jasné reakce subjektů na námořním trhu	11
Nedostupnost certifikovaných vah a tolerancí	10
Chybějící zdůvodnění a logika VGM nařízení ze strany IMO	5
Problémy související se změnou hmotnosti nákladu během přepravy	3

Zdroj: Autor

Na základě oblastí, viz Tabulka 1, byl definován obsah a forma online dotazníku dle metody Dillmana (14), jehož účelem bylo získat primární data ve věci výzev a nákladů v souvislosti se SOLAS VGM nařízením. Rejdaři, zaslátelé a naložovatelé byli kontaktováni v angličtině, v případě Rakouska a ČR také v úředním jazyce v období od dubna do srpna 2017. Vzhledem k tomu, že význam a objem námořní přepravy v Nizozemí (dle ze země přepravených ekvivalentů dvacetistopých kontejnerů, Twenty-foot Equivalent Unit, TEU) je řádově vyšší než v případě Rakouska nebo ČR, byly osloveny subjekty pouze v ekonomické zóně přístavu Rotterdam. Kontakty na manažery daných společností vycházely primárně z kontaktních databází národních zájmových organizací v oblasti zaslátelství a logistiky, které měl autor k dispozici. Dotazník byl vyhotoven v aplikaci Lime Survey (<https://www.limesurvey.org/>), která umožňuje distribuci vícejazyčných dotazníků na vysoký počet dotazovaných, a na kterou lze navázat analýzu statistických dat. Distribuce dotazníků se řídila přístupem tzv. ostrostřelce (Sharpshooter) (15), kdy nedošlo ke kontaktu s každou společností v daném státě, ale pouze s těmi, které dle dostupných sekundárních dat z pohledu zákazníka, nebo poskytovatele služby, exportují řádově stovky až desetitisíce TEU ročně. V případě námořních dopravců tak byly kontaktovány pouze v dané zemi přímo nebo agentsky působící rejdaři dle TOP 20 (16), (17), (18), (19), (20), Adresáře exportérů CzechTrade a CzechTop100 (21), (22) a členové Svazu spedice a logistiky ČR přes jeho výkonného ředitele (23). Celkem bylo osloveno 620 společností s tím, že dotazník kompletně vyplnilo 136 subjektů (návratnost dotazníku 21, 94 %). Distribuce vyplněných dotazníků, viz Tabulka 2.

Tab. 2 – Respondenti dotazníkového šetření dle státu a typu společnosti

Stát	Rejdaři	Zasílatelé	Nalod'ovatelé
Česká republika	2	24	4
Nizozemí	1	17	35
Rakousko	9	15	29

Zdroj: Autor

3. PŘEHLED PRVOTNÍCH VÝSLEDKŮ

Dotazníkové šetření mělo explorativní charakter s tím, že cílem bylo zjistit, jaké očekávané problémy a náklady představovalo SOLAS VGM nařízení pro společnosti.

Z pohledu respondentů, na rozdíl od zdrojů uváděných výše, bylo mezi hlavní problémy, se kterými se firmy v ČR, Rakousku a Nizozemí očekávaly potýkat při implementaci SOLAS VGM, byly faktor dodatečných finančních nákladů (64,7 % respondentů), nejasnosti s vazbou na standardy vážení na terminálech (59,6 %) a narušení plynulosti toku zboží a informací v rámci supply chain (59,6 %). Detailní výsledky pro jednotlivé očekávané problematické okruhy, viz Tabulka 3.

Tab. 3 – Výsledky dotazníkového šetření pro jednotlivé očekávané problematické okruhy při implementaci a dodržování SOLAS VGM

Očekávané problémy u VGM nařízení	Četnost výskytu	% podíl
Reakce a komunikace národních orgánů	73	53,7
Neschopnost včasného poskytnutí VGM informace	64	47,0
Nedostatečná nebo nejasná legislativa - procesní právo	70	51,5
Nejasná a pozdní komunikace nařízení ze strany IMO	68	50,0
Kongesce v přístavech	71	52,2
Narušení plynulosti toku zboží a informací v supply chain	81	59,6
Finanční náklad související s vyhotovením VGM informace	88	64,7
Nejasnosti s vazbou na standardy (pře)vážení na terminálech v přístavu	81	59,6
Nedostatek jasné reakce subjektů na námořním trhu	58	42,6
Nedostupnost certifikovaných vah a tolerancí	61	44,9
Chybějící zdůvodnění a logika VGM nařízení ze strany IMO	50	36,8
Problémy související se změnou hmotnosti nákladu během přepravy	38	27,9

Zdroj: Autor

Jakmile došlo k porovnání odpovědí při identifikaci problematických okruhů při zavádění SOLAS VGM ze strany respondentů v jednotlivých třech státech při daném procentuálním zastoupení v odpovědích, bylo možné stanovit, že vyšší procento společností v Nizozemí považovalo problematiku vzniku přístavních kongescí jako faktor významnější v porovnání se společnostmi působícím ve vnitrozemských ČR a Rakousku, viz Tabulka 4. Toto je dáno samotnou geografii daných států, kdy vznik kongesce je pravděpodobnější až v samotném námořním přístavu před nakládkou na loď, než např. v říčním přístavu, nebo na kontejnerovém překladišti ve vnitrozemí.

Tab. 4 – Vybrané problematické okruhy při dodržování a implementaci SOLAS VGM: významné rozdíly mezi jednotlivými státy komparativní studie (četnost v odpovědích v %)

Očekávané problémy u VGM nařízení	ČR	Nizozemí	Rakousko
Kongesce v přístavech	30	69	57
Narušení supply chain	39	75	67
Finanční zatížení	57	83	65
Přenos VGM informace	39	65	43
Procesní právo na národní úrovni	35	69	53
Vážení na terminálu	43	62	80
Komunikace ze strany IMO	22	71	53

Zdroj: Autor

Společnosti v Rakousku a Nizozemí považovaly za významnější problém, ve srovnání s ČR, narušení plynulosti toku zboží a informací v supply chain. Tento výstup lze chápat jako důsledek vyššího stupně informovanosti společností v Rakousku a Nizozemí vzhledem k očekávání při implementaci SOLAS VGM.

Společnosti v Nizozemí pak očekávaly vyšší dodatečné finanční náklady související se zaváděním a dodržováním nařízení ve srovnání s ČR a Rakouskem. Tento výstup může být důsledkem koncentrace dotazníkového šetření pouze na společnosti v okolí nejvýznamnějšího evropského přístavu Rotterdam, kde byla a je vyšší četnost publikačních odborných článků, vědeckých a byznys konferencí, které přispěly ke zvýšení vnímané očekávané závažnosti finančního zatížení při nutnosti realizovat kroky v souvislosti s aplikací SOLAS VGM.

Společnosti v Nizozemí pak také očekávaly problémy se samotným procesem distribuce informací mezi rejdaři, náloďovateli (a případně jimi jmenovanými zasílateli). V Nizozemí také společnosti považovaly, na rozdíl od ČR a Rakouska, za problém nedostatečnou procesně právní úpravu na národní úrovni pro implementaci SOLAS VGM.

Společnosti v Rakousku pak považovaly za relativně významnější problém procesy související s vážením kontejnerů na terminálech.

Obecně lze říci, že společnosti v Nizozemí očekávaly více problémů se zaváděním SOLAS VGM ve srovnání s firmami působícími v ČR a Rakousku. Tato skutečnost může být důsledkem blízkosti námořních přístavů, což s sebou přineslo vyšší míru povědomí o SOLAS VGM u respondentů z dotazovaných firem v Nizozemí. Na druhé straně toto vnímání problematických okruhů mohlo být zvýšeno daleko vyšší mírou informování o SOLAS VGM v médiích, odborném tisku a na odborných akcích s přímou vazbou na námořní obchod a přepravu.

V případě vnímání významnosti očekávaných problémů s implementací a dodržováním SOLAS VGM dle jednotlivých typů společností byly pro rejdaře, zasílatele a náloďovatele nejvýznamnějšími okruhy nedostupnost certifikovaných vah, vážení na terminálech a změna váhy vyplývající z přirozené povahy nákladu, viz Tabulka 5.

Tab. 5 – Četnost tří očekávaných problematických okruhů dle typu společnosti pro dodržování a implementaci SOLAS VGM při nejvyšším relativním rozdílu mezi jednotlivými typy subjektů komparativní studie (četnost v odpovědích v %)

Očekávané problémy u VGM nařízení	Rejdaři	Zasílatelé	Nalod'ovatelé
Problémy související se změnou hmotnosti nákladu během přepravy	45	40	21
Nejasnosti s vazbou na standardy (pře)vážení na terminálech v přístavu	91	72	56
Nedostupnost certifikovaných vah a tolerancí	81	54	40

Zdroj: Autor

Pro nalod'ovatele problematika změny hmotnosti nákladu (zboží) při přepravě mezi vystavením VGM a fyzickým naložením na loď nepředstavovala subjektivně takový problém jako pro zasílatele a rejdaře. Zanedbatelnost vnímání ze strany nalod'ovatelů je pravděpodobně dána nízkým podílem resp. počtem firem a objemů dle TEU u hromadného nákladu na exportu z daných zemí.

Na druhé straně drtivá většina respondentů z řad rejdařů a zasílatelů v daných zemích považovala problém (pře)vážení na terminálu v přístavu za významný problém při implementaci nařízení. Je to dáno jejich bližší komunikační vazbou směrem na terminálové operátory v přístavech, se kterými nalod'ovatelé, zejména ve vnitrozemí, standardně nepřichází komunikačně do styku.

Ze strany rejdařů byl pak vnímán jako hlavní očekávaný problém implementace SOLAS VGM nedostatek, resp. nedostupnost certifikovaných vah a nejasné stanovení váhových tolerancí. Toto je dáno zejména informační asymetrií, neboť většina certifikovaných vah je standardně buď v areálech nalod'ovatele, zasílatele nebo subjektu, jejichž služby si pro certifikované zvážení a potvrzení VGM jmenovaný zasílatel, resp. nalod'ovatel najímá.

ZÁVĚR

Bez ohledu na výše zevrubně prezentované výsledky komparativní studie bude vhodné determinanty a důsledky různých faktorů pro manažerské rozhodování subjektů na námořně-přepravním trhu dále zkoumat, a to nejen pro oblast zavádění nových legislativních pravidel a nařízení a způsobů adaptace trhu na tato pravidla. Ať už rejdaři, zasílatelé nebo nalod'ovatelé budou muset vždy zajistit, aby jejich podnikání bylo v souladu s těmito nařízeními, které přinesou buď zásadní, nebo dílčí změny do podnikatelského prostředí.

Z pohledu očekávání problémů při zavádění SOLAS VGM do podnikové praxe je klíčovým zjištěním studie ta skutečnost, že zásadní význam pro úspěšnou implementaci změn vynucených legislativní změnou má očekávání daných subjektů v oblasti sdílení informací s ostatními společnostmi napříč supply chain a veřejným sektorem, který má v daném procesu změny hrát roli procesně-legislativního, informačního a komunikačního garanta. Čím dříve a více informací daná společnost, zejména rejdař nebo zasílatel ve smyslu poskytovatele služby má, tím lépe je schopna akcentovat tuto změnu i do smluvního ujednání se svým zákazníkem, tzn. při realizaci kroků související se změnou zákonných podmínek na trhu nákladově netratit. Přestože bylo nařízení SOLAS VGM přijato za účelem zvýšení bezpečnosti námořní, resp. celé

intermodální přepravy, potenciálně s sebou přináší snížení flexibility celého námořně-přepravního trhu. Pozdní poskytnutí VGM informace rejdaři totiž vede k vyloučení kontejneru z nakládky na loď v námořním přístavu, generuje řadu vícenákladů s tím související. Je tak dál, ve chvíli kdy globální logistické řetězce fungují zejména na principu Just-in-Time (JIT), vyvíjen tlak na procesní efektivnost a zvyšování rychlosti zpracování informací ze strany rejdařů, zasílatelů a naloďovatelů.

Přestože v rámci implementace SOLAS VGM dochází ke standardizaci procesů s tímto nařízením souvisejících na mikroekonomické bázi (trhem), je zde stále potenciál pro standardizaci SOLAS VGM z makro pohledu (standardizace daná např. jednotnou legislativou na úrovni EU). Zmíněná makro standardizace by s sebou přinesla snížení subjektivní nejistoty na trhu a omezila výkladové zkreslení v jednotlivých členských státech různými typy podnikatelských subjektů a veřejným sektorem, resp. národními vládami.

Hlavním doporučením této komparativní studie je rozšíření výzkumu na analýzu problémů souvisejících s implementací SOLAS VGM v jiných členských státech EU, resp. dalších členských státech IMO, které SOLAS ratifikovaly. Přísnější dodržování a vymahatelnost SOLAS VGM, zejména v oblasti jednotného vymezení váhových tolerancí a sankcí za jejich nedodržování, by mohla vést k tomu, že společnosti budou dbát na přesnost poskytnutých informací.

Je třeba poznamenat, že v květnu 2017, na základě Směrnice 2015/719 rozšířila EU působnost SOLAS VGM i pro náklad přepravovaný po železnici a silnici z důvodu zvýšení bezpečnosti provozu dopravních prostředků v oboru železniční a silniční přepravy s cílem zabránit dalšímu poškození dopravní infrastruktury. Naloďovatelé (odesílatelé) jsou nyní odpovědní uvést dle SOLAS VGM váhového tolerančního standardu platného ve státě nakládky správnou celkovou hmotnost intermodálního kontejneru nebo výměnné nástavby. Procesně je implementace Směrnice opět v gesci členských států EU.

Detailní statistická analýza výsledků pro oblast očekávaných důsledků vnímání zavádění pravidel SOLAS VGM v rámci dané komparativní studie stručně prezentované v tomto článku bude z důvodu rozsahu výzkumu a jeho výsledků součástí samostatného článku, který na tento bude navazovat.

PODĚKOVÁNÍ

Datově by nebylo možné celou řadu původních publikačních zdrojů, kontaktů na mnoho společností a zpětnou vazbu získat bez pomoci kolegů z Wirtschaftsuniversität Wien.

POUŽITÁ LITERATURA

- (1) MEZINÁRODNÍ NÁMOŘNÍ ORGANIZACE (IMO) [online]. *Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo*. Dostupné z: <<http://www.imo.org/en/ourwork/safety/cargoes/containers/documents/msc.1%20circ.1475.pdf>>.

- (2) KING, M. The problem of misdeclared container weight: perspectives from New Zealand and implications for its law. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 2016, roč. 15, č. 2, s. 205 – 220, ISSN 1654-1642.
- (3) TAI, S., K. The application of the verified gross mass rules in Hong Kong. *Maritime Business Review*, 2016, roč. 1, č. 3, s. 225 - 230, ISSN 2397-3757.
- (4) FEDI, L., LAVISSIERE, A., RUSSELL, D. Verified Gross Mass (VGM) Adoption at Leading Seaports: A Diffusion of Innovation Assessment of Implementation In *Sborník z konference IAME 2017*. Kjoto: Graduate School of Management, Kyoto University, 2017.
- (5) MEZINÁRODNÍ NÁMOŘNÍ ORGANIZACE (IMO) [online]. *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*. Dostupné z: <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2c-1974.aspx>>.
- (6) MEZINÁRODNÍ NÁMOŘNÍ ORGANIZACE (IMO) [online]. *Status of Conventions*. Dostupné z: <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>>.
- (7) SVĚTOVÁ NÁMOŘNÍ RADA (WSC) [online]. *The SOLAS Container Weight Verification Requirement*. Dostupné z: <http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/WSC_Summarizes_the_Basic_Elements_of_the_SOLAS_Container_Weight_Verification_Requirement_February_2015.pdf>.
- (8) DETJEN, J.-O. Fehlerhafte Containergewichte. *Schiff & Hafen*, 2015 č. 4, s. 60 - 62.
- (9) *Journal of Commerce (JOC)* [online]. ITF urges action on container overloading. Dostupné z: <https://www.joc.com/maritime-news/international-freight-shipping/itf-urges-action-container-overloading_20130916.html>.
- (10) MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU [online]. Verificatie gewicht containers. Inspectie Leefomgeving en Transport. Dostupné z: <<https://www.ilent.nl/onderwerpen/lading-op-zeeschepen/verificatie-gewicht-containers>>.
- (11) SCHIENENINFRASTRUKTUR-DIENSTLEISTUNGSGESELLSCHAFT MBH (SCHIG) [online]. SOLAS Verzeichnis. Dostupné z: <<http://rinf.schig.com:443/Anmeldung>>.
- (12) MINISTERSTVO DOPRAVY ČR [online]. Metodický pokyn Námořního úřadu Ministerstva dopravy ČR pro zjišťování hmotnosti kontejnerů určených k námořní přepravě. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/kombinovana-doprava/metodicky_pokyn_celkova_hmotnost_kontejneru.pdf.aspx?lang=cs-CZ>.
- (13) KNAPP, S., FRANCES, P.-H. Does ratification matter and do major conventions improve safety and decrease pollution in shipping? *Marine Policy*, 2009, roč. 33, č. 5, s. 826 - 846, ISSN 0308-597X.
- (14) DILLMAN, D., A., SMYTH, J., D., CHRISTIAN, L., M. *Internet, Mail, and Mixed Mode Survey: The Tailored Design Method*. Hoboken: John Wiley & Sons, 2009. 499 s. ISBN 978-0-471-69868-5.

- (15) LARSON, P., D., A note on mail surveys and response rates in logistics research. *Journal of Business Logistics*, 2005, roč. 26, č. 2, s. 211 - 222. ISSN 2158-1592.
- (16) *Alphaliner* [online]. Alphaliner - TOP 100. Dostupné z: <<http://www.alphaliner.com/top100/>>.
- (17) *Sailing List Verkerh*. Reederei-Agenturen in Österreich. *Verkehr*, 2016, roč. 72, č. 40.
- (18) PELL, A., PIMMINGER, G., SCHAUER, O., STARKL, F., NEUNDLINGER, M. *Logistikreport Austria 2015*. Steyr: Logistikum, 2015. 192 s. ISBN 320-0-04316-4.
- (19) *Containerexport 2011 in Österreich*. Österreichische Verkehrszeitung č. 40, s. 20 - 27.
- (20) *Central Europe Top 500 - An era of digital transformation 2006-2016* [online]. Dostupné z: <<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/About-Deloitte/central-europe/ce-top-500-2016.pdf>>.
- (21) *Adresář exportérů* [online]. Dostupné z: <<https://exporters.czechtrade.cz/>>.
- (22) *Nizozemská asociace zasílatelství a logistiky (FENEX)* [online]. Dostupné z: <<https://www.rotterdamportinfo.com/fenex-netherlands-association-for-forwarding-and-logistics-c1005>>.
- (23) *Seznam členů* [online]. Dostupné z: <https://www.sslczech.cz/cz/seznam-clenu_>.